Transport Canada Transports Canada

TP 6980F

Numéro 2/2006

feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

table *des* ***matières***

AVIONS	1
HÉLICES	3
MOTEURS	3
NOUVELLES DES TEAs	6
PRENEZ GARDE	7
D'INTÉRET	8
CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS	9
PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES	9
SAIB DE LA FAA	10
PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA	11
ÉCHOS DU HANGAR	12
LISTE DES RDS	14

feedback

personnes-ressources

B. Goyaniuk
Chef
Maintien de la navigabilité
Tél. : 613 952-4356
Courriel : goyanib@tc.gc.ca

Terri A. McNamara
Rédactrice
Programme d'information
Tél. : 613 952-4360
Courriel : mcnamat@tc.gc.ca

feedback TP 6980F) est un bulletin trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada et qui lui sont signalés quotidiennement.

Les articles publiés dans feedback sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.

Pour de plus amples renseignements sur feedback ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.

Administration centrale

Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDC)
Place de Ville, Tour « C », 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178

bureaux régionaux

Atlantique

Transports Canada
C.P. 42
95, rue Foundry , 6e étage
Moncton (N.-B.)
E1C 8K6
(506) 851-7114

Prairie et Northern

Transports Canada
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
(204) 983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900, rue Yonge, bureau 300
Willowdale (Ontario)
M2N 6A5
(416) 952-0352

Québec

Transports Canada
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
(514) 633-3319

Pacifique

Transports Canada
800, rue Burrard, bureau 620
Vancouver (C.-B.)
V6Z 2J8
(604) 666-8777

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de feedback ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au : 1-800-305-2059 ou venez visiter notre site Web à :

http://www.tc.gc.ca/civilaviation/certification/menu.htm

http://www.tc.gc.ca/cawis-swimn/

http://www.tc.gc.ca/wsdrs/

Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

Avis/Exonération de responsabilité :

Les *Rapports de difficultés en service* (RDS) sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

Photo en couverture: Gracieusement fournie par Bell Helicopter Canada.

This publication is also available in English.

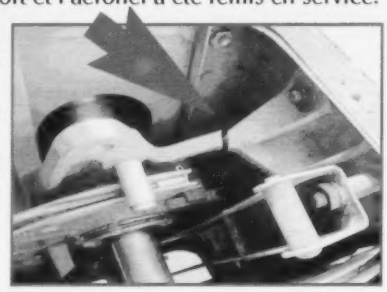
© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2006.

aéronefs

BOEING 727 RDS nº 20060412003

Support de secteur de commande moteur criqué

En enquêtant sur un problème d'inverseur de poussée raide, les techniciens d'entretien d'aéronef ont découvert que le support du bloc-manettes du moteur no 3 était fissuré. On a remplacé le support et l'aéronef a été remis en service.

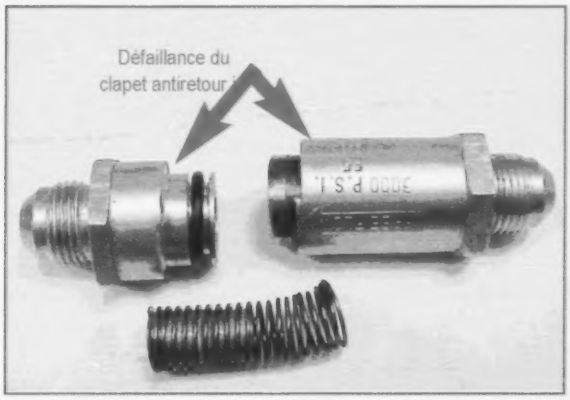


L'auteur du rapport n'a pas indiqué la cause probable de la crique du bloc-manettes. Une recherche dans la base de données a indiqué qu'il s'agissait du seul rapport canadien portant sur une fissure du support du bloc-manettes. Certains rapports faisaient état de problèmes avec des aéronefs immatriculés à l'étranger, mais compte tenu du moment et de la fréquence des événements, on suppose que l'avionneur a publié des mesures correctives pour remédier à la situation.

Transports Canada recommande d'effectuer une inspection visuelle du bloc-manettes la prochaine fois que la zone sera accessible.

BOMBARDIER (CANADAIR) CL 215 RDS nº 20060427007

Panne hydraulique



Après un largage d'eau, les deux trappes de largage ont refusé de se refermer et de se verrouiller. L'appareil a subi une panne hydraulique complète. L'équipage a sorti le train d'atterrissage à l'aide du circuit de secours et il est revenu à la base où il a atterri en toute sécurité.

La recherche de la cause de la panne du circuit hydraulique a révélé que le clapet antiretour unidirectionnel monté dans la conduite de pression principale à la référence voilure 54 était défectueux. Ce clapet antiretour prévient l'inversion du débit du liquide hydraulique sous pression vers la pompe entraînée par le moteur lorsqu'on utilise un appareil d'essais au sol ou une pompe hydraulique auxiliaire.

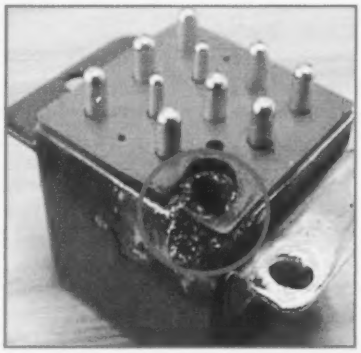
Le corps du clapet antiretour en cause est fabriqué en aluminium. Après avoir reçu des rapports concernant la défaillance de ce clapet antiretour, Canadair a publié le bulletin de service (BS) 215-0466 (clapets antiretour en acier inoxydable) pour corriger le problème.

Transports Canada recommande fortement aux exploitants d'intégrer le BS 215-0466, et ce, le plus rapidement possible. Chaque appareil comprend deux clapets antiretour de ce type.

DE HAVILLAND DHC-8-300 RDS nº 20060118001

Surchauffe du relais de réchauffage du pare-brise

Lorsque le commutateur de réchauffage du pare-brise a été placé à la « position de réchauffage » au sol, de la fumée et des étincelles se sont échappées du coin avant droit du panneau supérieur. On a découvert que le relais de réchauffage du pare-brise, 3041-K6, avait brûlé et que le socle du relais était endommagé.



La base de données des Rapports de difficultés en service contient 21 dossiers portant sur ce relais, le présent incident étant le premier cette année. La base de données donne un taux de défaillance d'au plus trois par année depuis 1988.

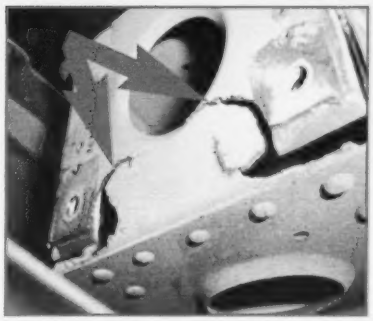
Les relais ou solénoïdes sont des commutateurs électriques qui doivent pouvoir résister à des milliers de cycles de fonctionnement. Il faut donc toujours s'assurer d'utiliser uniquement des commutateurs approuvés.

DE HAVILLAND DHC-8 301

RDS nº 20060221011

Ferrure de support de secteur d'aileron criquée

L'équipage de conduite a rapporté qu'au cours du vol de croisière la commande d'aileron présentait une certaine rigidité. À la suite d'un atterrissage normal, l'équipe de maintenance a inspecté l'appareil et a constaté que la ferrure de support du secteur de commande de l'aileron droit était criquée, ce qui avait causé du frottement entre le secteur d'aileron extérieur et la ferrure.



L'appareil en cause avait été fabriqué avant l'intégration de la modification 8/2160. Le bulletin de service 8 57 27 de De Havilland fait référence au problème de criquage de cette ferrure.

La modification 8/2160 porte le titre « WINGS Replacement of Support Bracket for Aileron Input Quadrant » (AILES – Remplacement de la ferrure de support du secteur de commande d'aileron). 🛠

DE HAVILLAND DHC-8-400

RDS nº 20051026001

Séparation du groupe de transfert de puissance (PTU) hydraulique

Après le décollage, l'équipage a commandé la rentrée du train d'atterrissage, mais celui-ci n'est pas rentré. Après environ une minute, le train est rentré et, immédiatement après, le voyant d'avertissement de pression hydraulique no 2 s'est allumé. La quantité de liquide dans le réservoir no 2 a diminué rapidement et la pression hydraulique est tombée à zéro. L'équipage a alors sorti le train d'atterrissage au moyen du dispositif de secours et est retourné à son point de départ, où il a pu effectuer un atterrissage normal.

L'examen préliminaire de l'aéronef a permis de découvrir une importante fuite de liquide hydraulique à proximité de l'emplanture de l'aile droite. On a découvert que la fuite était causée par la séparation du groupe de puissance (PTU) hydraulique.

Les huit boulons étaient desserrés.

L'auteur du rapport a reçu l'évaluation technique de la compagnie Parker, le constructeur du matériel, et a mis le RDS à jour en conséquence. Le côté du PTU où se trouve le moteur hydraulique était intact, mais le côté où se trouve la pompe hydraulique était séparé au niveau du capuchon (voir la photo). De plus, il y avait des traces de surchauffe du côté de la pompe (dépôts de liquides brûlés, décoloration du boîtier et du capuchon).

La compagnie Parker a vu des défaillances semblables qui s'étaient produites à la suite d'entrée d'air par l'orifice d'aspiration du PTU. Lorsqu'il y a de l'air dans les conduites d'aspiration et de refoulement de la pompe, il n'y a aucune pression du côté du PTU où se trouve le moteur hydraulique; ce dernier peut donc tourner très rapidement. La pompe restera dans cet état jusqu'à ce qu'elle brise ou jusqu'à ce que la courroie de suralimentation du réservoir soit remise sous tension et qu'elle refoule du liquide vers le PTU.

La compagnie Parker est préoccupée par le fait que l'air soit resté dans le circuit du train d'atterrissage et qu'il ait causé une défaillance lorsque la rentrée du train a été commandée. On ne sait toujours pas comment l'air a pu entrer dans le circuit du train d'atterrissage. Il existe également une modification temporaire au manuel de vol de l'aéronef qui précise au pilote de déclencher le disjoncteur du PTU en cas de survitesse. 🛠

hélices

HARTZELL HC-B3TN-3AF (CESSNA 208B) RDS nº 20060207004

Décollement en vol du boudin de dégivrage de l'hélice

Pendant un vol d'entraînement de routine, le pilote a ressenti d'importantes vibrations provenant du moteur et de l'hélice. Il a réussi à atterrir sans incident au terrain d'aviation situé à proximité.

L'inspection au sol a révélé que le boudin de dégivrage de l'hélice s'était entièrement détaché d'une des pales. Depuis son installation, le boudin manquant n'avait accumulé que 344 heures depuis la mise en service initiale.

Une inspection détaillée des boudins de dégivrage restants n'a révélé aucune autre trace de décollement; par contre, un des boudins avait été remplacé après avoir été endommagé par une pierre.

L'exploitant a précisé qu'il est possible que le temps de prise insuffisant après l'installation du boudin ait contribué à l'incident.

Pour obtenir des renseignements sur la maintenance d'une hélice donnée, il faut toujours consulter les documents du fabricant pour connaître l'adhésif recommandé pour l'installation des boudins de dégivrage d'hélice.@

moteurs

PRATT & WHITNEY CANADA (PT6A series) Pompe à carburant Sundstrand RDS nº 20051011006

Usure des cannelures d'axe d'accouplement

Pendant le vol de croisière à une altitude de 7 000 pieds, le moteur no 1 est tombé en panne. L'équipage de conduite a appliqué les procédures de mise en sécurité du moteur prescrites dans le manuel de vol et il a atterri à l'aéroport le plus proche.

Au cours de l'enquête, le personnel de maintenance a découvert que la panne moteur avait été causée par des dommages aux cannelures de l'axe d'accouplement de la pompe à carburant entraînée par moteur. Lorsqu'on a déposé la pompe à carburant, on a constaté que les cannelures de l'axe d'accouplement s'étaient cisaillées à la suite d'une défaillance interne de la pompe. L'inspection de la prise d'entraînement des accessoires n'a révélé aucune anomalie. On a remplacé la pompe à carburant et le régulateur de carburant, on a procédé avec succès à un point fixe moteur, puis on a remis l'appareil en service.

Transports Canada a également reçu plusieurs autres RDS qui signalaient des pannes moteur en vol directement reliées à l'usure de contact, à la fracture ou à une importante corrosion des cannelures de l'axe d'accouplement de la pompe à carburant.

L'usure de contact ou la corrosion des cannelures de l'axe d'accouplement de la pompe à carburant peuvent causer une panne d'alimentation carburant du moteur, ou un changement brusque non commandé du régime moteur.

Pratt & Whitney Canada a pris des mesures correctives et a publié plusieurs bulletins de service (BS) visant à corriger le problème d'usure de contact ou de corrosion des cannelures de l'axe d'accouplement de la pompe à carburant Sundstrand, ci-dessus.

Transports Canada recommande que tous les propriétaires et exploitants se conforment aux instructions d'inspection stipulées dans les bulletins de service suivants de P&WC qui s'appliquent aux pompes à carburant Sundstrand montées sur les moteurs de la série PT6A.

Bulletins de service de P&WC 1645R1, BS 4229, BS 12183 et BS 13406.

PRATT & WHITNEY CANADA - PT6T-27 (DHC-2 Mk111) RDS nº 2006127008

Cisaillement de boulons d'attache moteur

Lors de la dépose programmée d'un moteur prêté, on a découvert que deux des boulons supérieurs d'attache moteur étaient grippés. Le moteur a alors été retourné au constructeur dans cet état. La personne qui a présenté le RDS a signalé un autre cas de cette nature lors du remplacement d'un moteur sur un DHC-2.

Un examen des antécédents de service des boulons d'attache, réf. CSP28229, a révélé plusieurs autres RDS signalant le grippage ou le cisaillement de boulons d'attache moteur pendant la dépose. Le boulon était cisaillé au niveau de la tige, là où le diamètre est réduit.

Les attaches moteur doivent être solidement fixées pour bien supporter le moteur et transmettre les charges imposées par le moteur à la cellule. 🛠

PRATT & WHITNEY CANADA - PT6A-27 (Beech 99) RDS nº 20060228015

Bloc du moteur separé

Au cours d'une inspection périodique, il a semblé que l'attache du moteur de droite s'était séparée à environ ¼ pouce du fuseau moteur. On s'est servi d'une grue pour soulever légèrement le moteur, et le mouvement de ce dernier a été confirmé. Une inspection détaillée a révélé que deux des quatre rivets qui retenaient la pièce moulée de l'attache supérieure intérieure du moteur étaient cisaillés.

Cette zone est difficile à inspecter parce que, contrairement à l'accès aux attaches inférieures du moteur, il n'y a aucun panneau d'accès permettant à un technicien d'inspecter les attaches supérieures intérieures et extérieures du moteur. La seule façon d'accéder à cette zone pour l'inspecter consiste à enlever le revêtement supérieur extérieur du fuseau moteur.

Quelque 125 heures plus tôt, l'avion avait interrompu un décollage après avoir heurté un cerf. Le moteur droit, l'hélice droite et les capotages avaient été endommagés au cours de cet événement. Une inspection standard en cas d'arrêt soudain du moteur et de l'hélice avait été effectuée, conformément aux instructions prescrites.

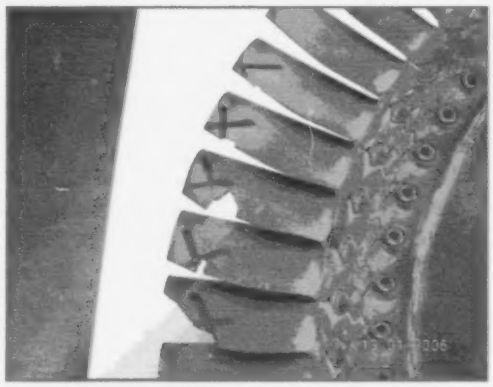
De plus, aucune vibration de moteur, d'hélice ou de cellule anormale n'avait été signalée après la collision avec le cerf qui aurait alerté l'exploitant de quelque défaut caché.

Heureusement, un technicien vigilant a découvert cette situation avant qu'elle ne s'aggrave. Le deuxième coup d'oil a prouvé toute son importance dans ce cas-ci. 🛠

PRATT & WHITNEY CANADA - PT6T-3 RDS nº 20060306006

Disque d'aubes de turbine compresseur – Absence ou fissuration d'aubes de turbine

L'exploitant s'est plaint de vibrations excessives émanant du groupe turbine du moteur. Le moteur a été retiré du service et envoyé à un atelier de révision moteurs agréé.



Au cours de l'inspection à l'atelier OMA, des parties de certaines aubes de turbine compresseur (intervalle de révision de 3 641 heures) manquaient, et d'autres aubes de turbine compresseur voisines présentaient d'importantes fissures. L'intervalle de révision recommandé est établi à 4 000 heures pour ce disque de turbine compresseur.

Heureusement, il n'y a eu aucun dommage en aval causé par des morceaux d'aubes de turbine compresseur qui s'étaient détachés. Un examen des carnets techniques du moteur a révélé qu'il ne contenait aucune inscription liée à un dépassement des limites de la température turbine du moteur.

Il est probable qu'une température turbine extrêmement élevée a été à l'origine des dommages aux aubes de la turbine compresseur. 🛠

PRATT & WHITNEY CANADA - PT6T-3B (Bell 212) RDS n° 20060118002

Régulateur automatique de carburant (AFCU) – Groupe turbine n° 1

Au cours d'opérations d'héliski, l'hélicoptère avait déposé des skieurs au sommet de la montagne et redécollé pour revenir sur la plate-forme de départ, lorsqu'il s'est mis à glisser au bas de la montagne.

Le pilote a consulté ses instruments et a remarqué que le régime du rotor principal (Nr) passait de 99 % à 98 % (plutôt que le régime attendu de 101 %, puis la compensation à 100 %). Le voyant OUT du moteur n° 1 s'est allumé, et le régime Ng (régime du générateur de gaz) et l'ITT (température turbine interne) se sont mis à diminuer, mais Nr est remonté à 100 %. Le pilote a confirmé que la poignée des gaz était à pleine puissance, il a remis l'hélicoptère en palier, a isolé le groupe turbine n° 1, puis est retourné à sa base d'attache.

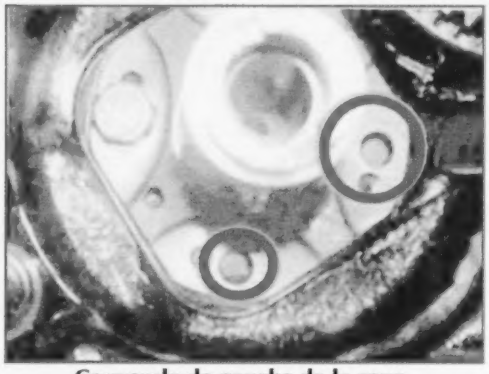
Le personnel de maintenance a été en mesure de démarrer les deux moteurs, et toutes les vérifications opérationnelles au sol des moteurs se sont révélées satisfaisantes. Par contre, le personnel de maintenance a acheminé les composants de carburant (pompe à carburant, régulateurs manuel et automatique de carburant) à un atelier d'essai agréé pour une évaluation plus poussée. Lorsqu'on a mis un des éléments sur le banc d'essai, on a remarqué qu'il vibrait fortement. Un examen approfondi a révélé que le régulateur automatique de carburant (AFCU) était le composant défectueux qui causait les vibrations.

Un examen des antécédents en service de l'AFCU en question (réf. 3244735-14) dans les RDS a permis de découvrir 12 défaillances signalées, comme du pompage moteur, un démarrage lent du moteur, des pointes de couple et des oscillations de couple, le coincement d'une soupape de dérivation, une divergence de couple et un débit carburant irrégulier.

PRATT & WHITNEY CANADA - PT6T-3B (Bell 212) RDS n° 20051025003

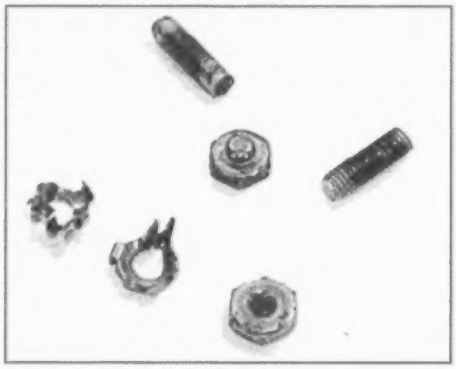
Boîte de transmission transfert – Boulons de retenu de la roue folle intermédiaire

Au cours d'une inspection consécutive à un voyant allumé de détecteur de particules moteur, un technicien a découvert une languette-frein de boulon dans le boîtier du détecteur de particules du boîtier réducteur numéro 1. Un examen plus poussé a permis de découvrir une seconde languette à proximité. Le groupe turbine a été séparé de la boîte de transmission transfert pour permettre une inspection plus détaillée. Une inspection à l'endoscope a alors révélé la présence de deux têtes de boulon qui provenaient de l'intérieur de la boîte de transmission transfert.



Couvercle de gauche de la roue.

L'examen au démontage du moteur a révélé que les têtes de boulon, réf. MS9518-09, provenaient de l'arbre porte-pignons intermédiaire. Il semble que les boulons et les languettes-freins se soient brisés à la suite de vibrations causées par une usure inégale entre l'arbre d'entraînement porte-pignon, réf. 3030608, et la roue folle, réf. 3015427. Les boulons restants étaient serrés à une valeur inférieure à celle qui était spécifiée.



Débris récupérés.

On pouvait observer une usure de contact sur l'embout d'arbre, et il y avait une usure manifeste sur l'arbre d'entraînement porte-pignon de gauche.

Dans ce cas, il est possible que la valeur de serrage inférieure de ces boulons ait causé une vibration excessive, de l'usure de contact, puis la défaillance de la boîte de transmission transfert.

Avis/Exonération de responsabilité :

« Les Rapports de difficultés en service (RDS) sont habituellement publiés intégralement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées ».

ROLLS ROYCE 250-C20B (Bell 206B) RDS nº 20051003008 & 20051003010

Mise à l'air libre excessive de l'huile moteur / Amorçage d'arc de la génératrice de démarrage

Un moteur de Bell 206B a dû être inspecté à cause d'une mise à l'air libre excessive de l'huile émanant du conduit d'échappement. L'orifice de mise à l'air libre du diffuseur avait été réglé précédemment, mais en vain. Le moteur a été déposé et expédié à un atelier de moteurs pour réparation.

La turbine a été démontée et les joints labyrinthe de la turbine de travail ont été remplacés le cas échéant. Des fissures découvertes dans le poste de combustion ont aussi été réparées à ce moment. Le moteur a fait l'objet d'un point fixe dans la chambre d'essai et il a été reposé sur l'hélicoptère.

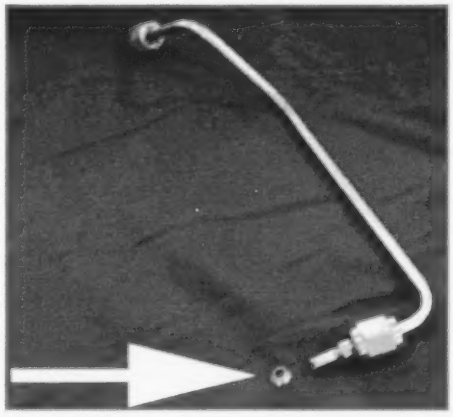
Au cours du démarrage initial de l'hélicoptère, on a observé un arc électrique provenant de la génératrice de démarrage. Lorsque cette génératrice a été déposée, elle présentait une forte contamination à l'huile moteur, ce qui avait causé l'amorçage d'arc.

Parfois, une anomalie technique mène à une autre. Dans ce cas, un brouillard excessif d'huile moteur a réussi à causer un autre problème..

TURBOMECA ARRIEL 1D1 (AEROSPATIALE AS 350BA) RDS nº 20060331002

Conduite d'injecteur de carburant criquée

Après avoir effectué un atterrissage normal dans le haut d'une montagne (6 000 pieds au-dessus du sol) et coupé le moteur, le pilote a été incapable de remettre le moteur en marche pour repartir. Pendant le dépannage, le TEA a découvert que la conduite d'injecteur de carburant droite était criquée sur toute sa circonférence à l'extrémité évasée.



On a remplacé la conduite d'injecteur de carburant et remis l'aéronef en service.

La base de données des RDS contient plusieurs rapports sur cette conduite d'injecteur de carburant (même numéro), dont un fait état d'un événement ayant causé un roussissement localisé du carter du compresseur. Il semble que la source d'inflammation proviendrait du démarreur-alternateur ou du fil d'allumage à haute énergie.

On recommande de porter une attention particulière à cette zone afin de déceler toute fuite de carburant.

Nouvelles d'atelier des TEAs

FÉLICITATIONS...

à Jed Sampson

notre gagnant au symposium du ARAMC qui a eu lieu à Halifax

prenez GARDE

BOUCLES ROTATIVES NON PROTÉGÉES DE CEINTURES DE SÉCURITÉ – FAA SAIB NM-06-29

La Federal Aviation Administration (FAA) a publié l'information suivante contenue dans un Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) (bulltin spécial d'information sur la navigabilité aérienne), daté du 7 février 2006, n° NM-06-29. Le bulletin d'origine possède un tableau comprenant la liste des aéronefs potentiellement visés, et l'on peut y accéder à la page Web suivante :

http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/saib/media/NM-06-29.pdf.

Ce bulletin alerte les propriétaires et les exploitants d'avions dont les sièges des pilotes et des copilotes sont équipés de boucles rotatives non protégées de ceintures de sécurité. Ces boucles rotatives peuvent être actionnées accidentellement, ce qui défait les ceintures de sécurité qui y sont fixées.

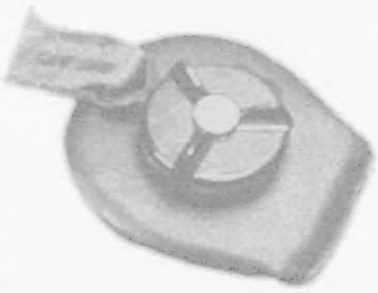
Contexte

Le National Transportation Safety Board (NTSB) a publié la recommendation A-03-057 après avoir enquêté sur l'écrasement d'un avion Raytheon (Beechcraft) 1900D peu après le décollage.

Recommandation A-03-057 du NTSB

« Identifier tous les avions équipés de boucles rotatives non protégées de ceintures de sécurité pour membre d'équipage et exiger le remplacement de ces boucles par des boucles protégées qui ne peuvent être défaites accidentellement. »

L'enquête a permis de déterminer que la boucle rotative de la ceinture de sécurité du commandant de bord s'était défaite pendant l'accident. Un pilote de Beech 1900 a aussi affirmé aux enquêteurs du NTSB que sa boucle rotative s'était déjà défaite accidentellement (intempestivement). La boucle s'est défaite lorsque le pilote a tiré sur le volant pilote et que ce dernier a touché les languettes de la boucle rotative. La Air Line Pilots Association (ALPA) a indiqué qu'elle avait été mise au courant de cinq cas semblables.



Le personnel du NTSB a effectué des essais au sol après l'accident sur un avion Beech 1900D au cours desquels une personne de taille similaire au commandant de bord a pris place dans un siège de membre d'équipage, a tiré sur le volant pilote et l'a fait tourner. Les essais ont montré qu'il était possible que le volant touche la languette de la boucle rotative de la ceinture de sécurité et fasse tourner la boucle. Cette série d'événements correspond à l'information retrouvée sur l'enregistreur numérique de données de vol de l'avion accidenté.

Recommandation

Nous recommandons que vous effectuiez une évaluation de vos ceintures de sécurité en exécutant la procédure décrite ci-dessous. Un pilote d'essai a mis au point cette procédure au cours des évaluations en vol à bord d'un avion. Le pilote a accidentellement défait la boucle pendant certains essais, puis il a montré qu'il pouvait systématiquement défaire la boucle en exécutant les mouvements décrits dans la procédure

Procédure

Asseoir une personne mesurant environ 5 pieds (cette taille représente à peu près 5 % des femmes aux États-Unis) dans un siège de membre d'équipage de conduite en avançant le siège le plus possible. Demander à la personne de tirer complètement sur le volant pilote, de le faire tourner complètement à droite, puis à gauche. Les observateurs de l'essai doivent vérifier si le volant touche aux languettes de la boucle de la ceinture de sécurité. Si quelque pièce du manche, y compris le porte-carte mais sans s'y limiter, touche aux languettes de la boucle, nous vos recommandons alors de remplacer la boucle par une boucle protégée. Il n'est pas nécessaire que la boucle se défasse pour que l'essai soit considéré comme un échec.

NOTA : Ce bulletin ne vise que les sièges du pilote et du copilote équipés de boucles non protégées sur des avions équipés de volants pilote. Les avions équipés de manches pilote ou de manche latéral sont exclus. Le déplacement de ces commandes ne crée pas de mouvement rotatif susceptible de toucher les languettes d'une boucle rotative non protégée.

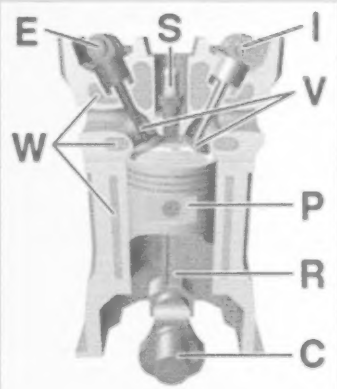
d'Intérêt

LES VILEBREQUINS

Le vilebrequin est l'élément clé du moteur à piston. C'est un arbre composé d'une ou de plusieurs manivelles (coudes de vilebrequin) formées par le forgeage de parties décalées lors de l'usinage du vilebrequin. Le vilebrequin sert principalement à transformer le mouvement alternatif rectiligne du piston en mouvement rotatif pour faire tourner l'hélice et la transmission. Le vilebrequin est soumis à pratiquement toutes les forces présentes dans le moteur et doit être construit à partir d'un alliage d'acier très résistant.

Que le vilebrequin soit monobloc ou fabriqué à partir de plusieurs éléments, les pièces correspondantes (tourillon principal, maneton, manivelle) portent les mêmes noms et ont les mêmes fonctions. Pour diminuer les vibrations du moteur, des contrepoids et des amortisseurs sont reliés au vilebrequin.

Les vilebrequins unidirectionnels et à deux, quatre et six coudes constituent les quatre principaux types de vilebrequins. Le vilebrequin unidirectionnel (360 degrés) est utilisé dans les moteurs en étoile simples. On retrouve le vilebrequin à deux coudes (180 degrés) dans les moteurs en étoile à double rangée; un coude pour chaque rangée de cylindres. Le vilebrequin à quatre coudes peut être utilisé dans le moteur à 4 cylindres opposés, dans le moteur à 4 cylindres en ligne ou dans le moteur V-8. Le vilebrequin à six coudes peut être utilisé dans le moteur à 6 cylindres en ligne, dans le moteur à 6 cylindres opposés ou dans le moteur V-12.



Composants d'un moteur alternatif à quatre temps à DACT classique

E. Arbre à cames d'échappement
I. Arbre à cames d'admission
S. Bougie d'allumage
V. Soupapes
P. Piston
R. Bielle
C. Vilebrequin
W. Chemise d'eau pour liquide de refroidissement

Le vilebrequin subit d'énormes contraintes quand le moteur tourne; il est très important que l'équilibrage, les dimensions du tourillon et l'alignement du vilebrequin ne dépassent pas les limites de tolérances à défaut de quoi, le moteur peut vibrer et éventuellement tomber en panne. Au fur et à mesure que le nombre d'heures de service du moteur augmente, on assiste à une diminution des dimensions critiques en raison de l'usure et des contraintes. La consommation de carburant et d'huile peut augmenter en même temps que les vibrations du vilebrequin. Si le propriétaire demande une prolongation du temps entre révisions (TBO) recommandé par le motoriste, il doit savoir que l'aéronef subira une certaine dépréciation, compte tenu du temps plus élevé d'heures de service du moteur et du fait que, au moment où le moteur sera finalement révisé, il se pourrait qu'il ait dépassé ses limites de réparation et qu'il faille procéder au remplacement de pièces coûteuses. Cependant, si l'utilisateur est prudent et s'il vérifie régulièrement les limites du moteur, une prolongation de TBO peut être envisagée. Les pannes du vilebrequin peuvent causer une panne du moteur, une perte de l'hélice en vol , des dommages à l'aéronef, des atterrissages forcés et même la destruction de l'appareil.

Certains motoristes ont publié de nombreux bulletins techniques, lettres d'information en service, etc., en vue d'améliorer leurs produits. De plus, diverses autorités civiles chargées de la navigabilité ont publié des consignes de navigabilité portant sur l'inspection, la réparation, la remise à neuf ou la mise hors service des vilebrequins. La base de données des rapports de difficultés en service (RDS) contient un grand nombre de rapports faisant état de diverses anomalies de fonctionnement, défectuosités et pannes de vilebrequin (rupture, corrosion, fendillement du à la chaleur, défaut de fabrication, etc.).

Transports Canada tient à souligner que seuls les centres agréés de réparation et de révision des moteurs peuvent ouvrir le carter moteur et effectuer l'entretien des vilebrequins. Toutefois, les aéronefs exploités en vertu d'un certificat de navigabilité spécial dans les catégories « maintenance par le propriétaire » ou « construction amateur » ne sont pas concernés.

CNs relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

http://www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn

fABRICANT	Numéro du CN	Pays	Déscription
AERO ADVANTAGE	2006-03-08	E-U	Pompes à vide
MEGGITT SAFETY SYSTEMS	2006-04-04	E-U	CN sur l'équipement – Détecteurs de fumée Meggitt de modèle 602 approuvés en vertu du Technical Standard Order (TSO) TSO_C1C
WIPAIRE	CF-1959-05R2	CF	Criques dans le bras de commande des skis
VEGA	F-2005-169	FR	Aménagement de l'équipement – Renforcement des ensembles

pièces *non approuvées* SUSPECTES

Au Canada, les SUP doivent être signalées (RAC 591.01); pour faire part de vos soupçons, vous devez utiliser un formulaire RDS ordinaire ou vous rendre sur le site Web à ***www.tc.gc.ca/wsdrs*** 🛠

DHC 2 Beaver - Découverte d'un clapet de non-retour non approuvé de circuit carburant

SUJET :

Transports Canada attire l'attention sur la publication de la Lettre de service DH2-SL-28-001, édition 1, de Viking Aircraft Support :

OBJET :

La présente Lettre de service a été publiée pour aviser les exploitants de DHC-2 Beaver de la découverte d'une pièce non approuvée, inférieure aux normes, dans le circuit carburant d'un aéronef.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a découvert ce clapet de non-retour non approuvé au cours d'une enquête sur un incident de DHC-2 Beaver. S'il n'avait pas été découvert et dans des conditions propices, une perte de puissance moteur causée par une diminution de l'alimentation en carburant ou une difficulté à redémarrer le moteur en vol auraient pu se produire.

Clapet apprové Clapet apprové Clapet non apprové

Transports Canada recommande fortement aux exploitants et aux préposés à la maintenance de tous les aéronefs Beaver de consulter cette Lettre de service et de s'assurer, dans la mesure du nécessaire que des clapets de non-retour de carburant conformes sont installés sur les aéronefs qu'ils exploitent et entretiennent. La Lettre de service peut être obtenue de Viking Technical Support au1-800-663-8444, par télécopieur au (250) 656-0673 ou par courriel à l'adresse technical.support@vikingair.com. 🛠

Bulletins SPÉCIAUX d'information de la NAVIGABILITÉ de la FAA (SAIBs)

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis publie les Special Airworthiness Information Bulletins (SAIB). Les SAIBs sont un outil d'information qui vise à sensibiliser le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité. Ces avis sont disponibles à l'adresse URL suivante :

http://www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/

NUMBER	MANUFACTURER	MODEL/DESCRIPTION	DATE
SW-06-20	Meggitt/S-TEC Corporation	Composants de servocommande de compensation en tangage	01/12/2006
NE-06-12R1	Rolls-Royce Corporation (RRC)	250-C47B and 250-C47M	01/13/2006
SW-06-21	Aviation générale	Composants de pilote automatique	01/12/2006
CE-06-22	The New Piper Aircraft, Inc.	La série PA-31	01/20/2006
CE-06-17R1	Schweizer	Modèles 1D112-15 et 1D112-16 à crochet de remorquage	01/24/2006
CE-06-23	Slingsby Aviation Ltd.	T67A, T67B, T67C Series, T67M, T67M-MkII, T67M200, 7M260, et T67M260-T3A	01/25/2006
CE-06-24	Slingsby Aviation Ltd.	T67A, T67B, T67C, T67M, T67M-MkII, T67M200, T67M260, etT67M260-T3A	01/26/2006
CE-06-26	Rolladen-Schneider	LS4-b	01/27/2006
CE-06-25	Glasflüge	Club Libelle 205, Mosquito, Mosquito B, Hornet, Hornet C, Glasflügel 304, Glasflügel 304-B,	01/27/2006
CE-06-27	The Cessna Aircraft Company	La série 300 and 400	01/30/2006
NE-06-28	Teledyne Continental Motors (TCM)	Reciprocating Engines Textron Lycoming Corp. (Lycoming)	01/31/2006
NM-06-29	Multiple Airplanes	Pilot and copilot seats equipped with unguarded rotary seat belt buckles	02/07/2006
CE-06-30 corrected copy		Cirrus Design Corporation SR20, SR22	02/09/2006
NE-06-32	Lycoming Engines	Direct-drive reciprocating engines, including VO-360 and IVO-360; except O-320-H, O-360-E, LO-360-E, TO-360-E, LTO-360-E, and TIO-541 series	02/27/2006
NE-06-31	Lycoming Engines	O-320-H, O-360-E, LO-360-E, TO-360-E, LTO-360-E series	02/27/2006
CE-02-37R1	Pilatus Aircraft Limited	PC-6	02/28/2006
CE-02-29R1	Pilatus Aircraft Limited	PC-6	02/28/2006
CE-06-33	Marvel Schebler/	Precision Airmotive - Float type carburetors	03/17/2006
NE-06-34	Pratt & Whitney Canada (P&WC)	PT6A-38, -40, -41, -41AG, -42, -42A, and –62 series	03/21/2006
CE-06-35	British Aerospace (Operations) Ltd. (BAE Systems)	HP 137 Jetstream MK1, Jetstream Series 200, et 3100 et 3200	03/22/2006

avis *de pièces* non approuvées *par la* FAA

Les avis de pièces non-approuvées (UPN) sont publiés par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125, et sont affichées sur l'Internet à : **http://www1.faa.gov/avr/sups/**

No. 2004-00053 publié le 13 février 2006

PIÈCES TOUCHÉES
Pompes à carburant Thompson

OBJET
Le présent avis a pour objet d'aviser tous les propriétaires d'aéronefs, les exploitants, les organisations de maintenance, les fabricants et les distributeurs de pièces au sujet d'une maintenance déficiente exécutée sur les pompes à carburant Thompson (réf. TF-1900).

CONTEXTE
De l'information reçue lors d'une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur ce qu'on soupçonnait être des pièces non approuvées a révélé qu'avant le 26 avril 2005, Thunderbird Aircraft Parts, Inc. (Thunderbird), situé au 5406 N. Rockwell Avenue, Bethany, OK 73008, a mal entrenu et approuvé pour remise en service des pompes à carburant Thompson utilisées sur divers types d'aéronef. Thunderbird est titulaire du certificat d'agence aérienne no IC2R893K, assorti de qualifications limitées sur accessoires.

Parmi les lacunes relevées dans les pratiques de Thunderbird, on note :

- l'approbation pour remise en service de pompes à carburant qui n'ont pas été testées de façon appropriée au moyen des méthodes, des techniques et des pratiques acceptables par la FAA;
- l'approbation pour remise en service de pompes à carburant qui n'ont pas été entretenues conformément au manuel de maintenance du fabricant ou à des méthodes autrement acceptables par la FAA.

RECOMMANDATIONS
La réglementation exige que les produits dont le type est certifié soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires d'aéronefs, les exploitants, les organisations de maintenance ainsi que les fournisseurs et les distributeurs de pièces devraient vérifier leurs aéronefs, dossiers d'aéronef ou leurs inventaires de pièces à la recherche de pompes à carburant Thompson dont la remise en service a été approuvée par Thunderbird. Les pièces donnant lieu à des soupçons qui sont installées sur des aéronefs devraient être inspectées conformément à la définition de type. Si l'on trouve de ces pièces en stock, il est recommandé de les mettre en quarantaine pour éviter qu'elles ne soient installées jusqu'à ce qu'on ait déterminé si chaque pièce peut être installée.

AUTRES RENSEIGNEMENTS
Tout autre renseignement relatif à cette enquête ainsi que des indications relatives aux pièces susmentionnées peuvent être obtenus du bureau de district des normes de vol (FSDO) de la FAA indiqué ci-dessous. La FAA aimerait recevoir tout renseignement relatif à la découverte de la pièce susmentionnée de quelque source que ce soit, les moyens utilisés pour identifier la source et les mesures prises pour retirer la pièce de l'aéronef ou des stocks.

Cet avis provient du FSDO de la FAA d'Oklahoma City, 1300 S. Meridian, Suite 601, Oklahoma City, OK 73108, téléphone (405) 951-4200, télécopieur (405) 951-4282; il a été publié par le bureau du programme des pièces suspectes et non approuvées, AVS-20, téléphone (703) 668-3720, télécopieur (703) 481-3002.

échos du hangar

Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs

SYSTÈME WEB DE RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE (SWRDS)

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQs)

La production de rapports électronique est la meilleure méthode pour présenter des rapports de difficultés en service (RDS) à Transports Canada, car il s'agit d'une méthode rapide et efficiente. Au fil des ans, nous avons reçu de nombreuses demandes de renseignement dans lesquelles les utilisateurs soulevaient des difficultés et nous avons compilé des solutions possibles.

1. Pourquoi m'est-il impossible d'ouvrir une session?

- Vous êtes-vous inscrit? Vous n'êtes pas obligé d'être inscrit pour utiliser la fonctionnalité de requête rapide du SWRDS.
- Avez-vous entré correctement votre nom d'utilisateur et votre mot de passe?
- N'oubliez pas que votre mot de passe peut être entré en majuscules et/ou en minuscules.

2. Lorsque j'ouvre une session dans le SWRDS, je n'arrive pas à voir le dernier RDS que j'ai présenté.

- Vérifiez les paramètres définis pour la période dans le haut de la boîte de réception.

3. J'ai commencé à remplir un formulaire de RDS et j'ai utilisé la fonction d'ajout automatique dans la boîte 1 pour entrer l'immatriculation de l'aéronef, mais j'ai remarqué que l'information sur l'aéronef ne s'est pas affichée automatiquement.

- Lorsque vous entrez l'immatriculation d'un aéronef, n'utilisez que les quatre (4) dernières lettres du numéro d'immatriculation.
- Si l'aéronef a été nouvellement importé au Canada, il se peut que l'information n'ait pas encore été entrée dans le registre des aéronefs.

4. Lorsque je présente un RDS, le calendrier éclair ne fonctionne pas.

- Si un bloqueur de fenêtres éclair a été installé dans votre ordinateur, vous devez désactiver l'application ou autoriser l'affichage des fenêtres éclair dans le SWRDS.
- Dans Internet Explorer, effacez la mémoire cache.
- Choisissez de rafraîchir la page à chaque visite.

5. Je suis en train de traiter un RDS relatif à un aéronef multimoteur, mais je ne peux entrer de l'information que sur un seul moteur dans le champ Aircraft Information. Sur lequel des moteurs dois-je introduire de l'information?

- Si vous présentez un RDS relatif à un aéronef ou à une hélice, il n'est pas nécessaire d'entrerl'information sur le moteur. Cette information n'est présentée qu'à titre gracieux.
- Si vous entrez un RDS relatif à un moteur, vous devez introduire ici l'information sur le moteur touché.

6. J'ai rempli un formulaire de RDS et cliqué sur le bouton SOUMETTRE, puis le système a affiché un message d'erreur (insérer le message).

- La cause la plus courante de l'affichage d'un message d'erreur est que le système s'est déconnecté automatiquement. Le SWRDS comporte un chiffrement sur 128 bits semblable à celui des logiciels bancaires.Il y a un délai de 20 minutes si le système n'a pas été sondé par l'utilitaire PING. Si vous cliquez sur un menu déroulant dans un champ, l'horloge de 20 minutes sera réinitialisée. Si le système reste inactif ou si vous entrez du texte dans un champ de texte de la page des RDS, l'horloge ne sera pas réinitialisée et, après 20 minutes,le système vous déconnectera automatiquement. Nous vous suggérons d'entrer votre texte dans un logiciel de traitement de texte avant de générer un RDS et d'utiliser la fonction « copier-coller » pour remplir le champ déscription de problème dans le formulaire électronique de RDS.
- Il se peut que votre fournisseur Internet ou le serveur de Transports Canada interrompe le service. Veuillez alors ouvrir une session et réessayer de présenter votre RDS.

7. Après que j'ai entré l'information dans le RDS et cliqué sur le bouton SOUMETTRE, le système n'a pas affiché de page d'accusé de réception et ne m'a pas demandé si je voulais ajouter des pièces jointes.

- Cela signifie que vous avez probablement été déconnecté automatiquement. Ouvrez une session dans le SWRDS et présentez de nouveau le RDS. La réponse donnée au numéro 6 s'applique ici aussi.

8. J'aimerais annexer six (6) photos à un RDS, mais le SWRDS ne me permet que d'en annexer cinq (5). Que dois-je faire pour annexer toutes mes photos?

- La façon la plus simple est d'insérer toutes vos photos dans un logiciel de traitement de texte et d'enregistrer le document dans votre ordinateur de bureau. Vous pouvez ensuite utiliser votre document enregistré comme l'une des cinq pièces jointes.

10. Le système n'émet pas d'avis par courrier électronique quand mon RDS est mis à jour. Voir le diagramme 1.

- Ce problème peut être attribuable à un certain nombre de raisons :
  a) La case Invalider l'email, sous Paramètres et donc Préférences d'utilisateur, a été cochée.
  b) Votre adresse électronique est erronée.

11. Que dois-je faire pour changer mon ID ou mot de passe? Voir le diagramme 1.

- Il y a deux façons de procéder :
  a) Sélectionner Paramètres dans la barre de menus à gauche de la boîte de réception SWRDS;
  ou
  b) Sélectionner Tableau de l'utilisateur dans la barre de menus, votre nom et modifier.

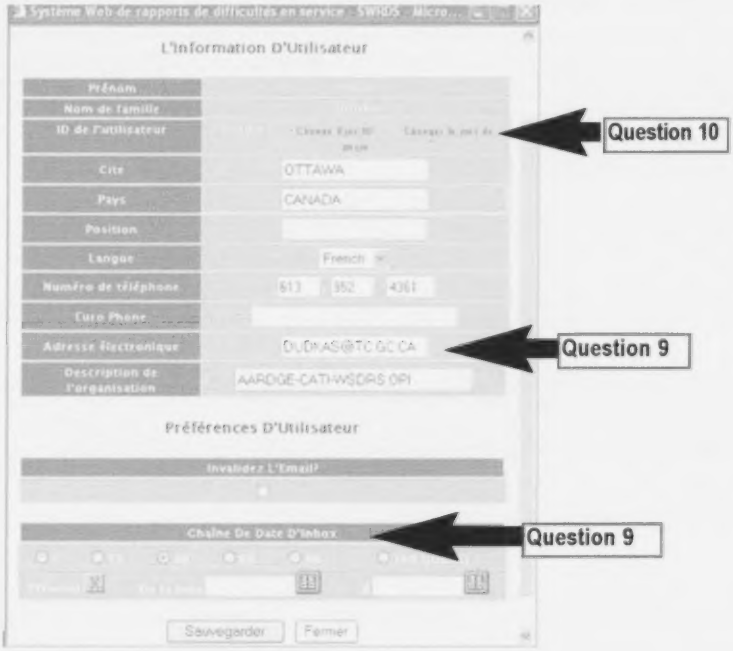


Diagramme 1

11. Pourquoi le SWRDS est-il lent ou non disponible quand j'essaie d'ouvrir une session?

- Transports Canada met continuellement à jour l'équipement utilisé afin d'améliorer ses services en ligne. Il arrive parfois que l'équipement soit défectueux, ce qui empêche les utilisateurs d'ouvrir une session dans les applications de Transports Canada.

rapports de difficultés en service

Reçu par Transports Canada
Entre le 1er janvier et le 31 mars 2006

avions

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
AEROSPATIALE						
AS 332L	3080	Faisc dégivrage rotor princ.	330A63622309	Usé	20060127007	ATL
AS 350B	7931	Transmetteur	704A37642043	Hors service	20060131007	QUÉ
AS 350B2	2822	Pompe gav. carburant	P94B12208	Défectueuse	20060210004	ONT
AS 350B2	0000	Interrupteur circuit hydr.	MS2771923	Mauvais fonct.	20060323003	PAC
AS 350B2	0000	Idem	0301007710	Brisé	20060324003	PAC
AS 350B2	0000	Idem	0301007720	Brisé	20060324004	PAC
AS 350BA	2435	Génératrice démarreur	150SG1220	Défectueuse	20060306011	QUÉ
AS 350BA	6220	Butée sphérique	704A33633208	Décollée	20060131006	QUÉ
AS 350BA	6720	Levier comm boîte transm.	350A33105803	Usé	20060306005	QUÉ
AS 350BA	6730	Servocomm rotor princ.	SC5083	Défectueuse	20060221007	ONT
AS 350BA	0000	Non signalé		Non signalé	20060313005	ONT
AS 350BA	0000	Câble flex rotor de queue	704A34130184	Hors service	20060326001	PAC
AIR TRACTOR						
AT 802A	3240	Flexible frein		Frottement	20060303010	PAC
AIRBUS						
A310 308	2700	PPU	9028A000201	Inconnu	20060228003	QUÉ
A310 308	3830	Faisceau de câbles	E0266QF20EO261	Brisé/arcs, brûlé	20060220001	QUÉ
A310 308	5200	Panneau de montage	A5247015100200	Perdu	20060314001	QUÉ
A319 112	7500	Clapet surpress mot n° 2	26361090018	N° série 1491	20060307007	QUÉ
A319 114	2530	Four n° 3	8201170000	Court-circuité	20060110007	QUÉ
A320 211	3200	Verr. train rentré	201122006	Endommagé	20060104007	QUÉ
A330 343	2530	Four	820317000	Court-circuité	20060104005	QUÉ
A340 313	7830	Vérin verr. princ.	28850009	Inconnu	20060214002	QUÉ
BAE - UK						
3112	2435	Génératrice démarreur	23079009	Défectueuse	20060209005	PNR
3112	2900	Soupape de réduction hydraulique		HTE400005	Criquée	
20060116001	RCN					
3112	5600	Pare-brise	01379377C405	Inconnu	20060104004	RCN
3112	5610	Hublot	1379377C406	En service	20060328006	PNR
HS 748 2A	7260	Moteur n° 1		Inconnu	20060127005	ONT
BAE - USA						
HAWKER 800XP	7160	Pince	BAS2452502	Défectueuse	20060316001	QUÉ
HS 125 800A	0000	Compresseur Brailsford	TBL25	En service	20060207006	RCN
BEECH						
100	5342	Support point d'articulation	1154400311	Criqué	20060201004	PAC
100	5520	Joint	1158100714	Inconnu	20060219001	PAC
1900C	5260	Support de porte	1015141779	Inconnu	20060105002	RCN
1900C	0000	Came	50910276BSC	Brisée	20060125004	RCN
1900C	0000	Robinet d'arrêt clois pare-feu	1183890051	En service	20060315006	ONT
1900D	2460	Câble de traversée	10936102247	Extrémités brûlées	20060205001	ATL
1900D	3230	Moteur	571302	Brûlé	20060218001	ATL
1900D	3260	Position train d'atterrissage		Inconnue	20060106003	PAC
1900D	5297	Câblage		Inconnu	20060202001	ATL
1900D	5540	Roulement	MS289135	Usé	20060126008	ATL
1900D	5610	Pare-brise	10138402523	Criqué	20060106004	PAC
200	3150	Diode	70H10A	Hors service	20060217001	PNR
200	3245	Chambre à air	302039402	Fendue	20060223002	ONT
200	5610	Pare-brise copilote	10138402522	Fracassé	20060117005	ONT
200	5610	Pare-brise droit	10138402522	Fracassé	20060224004	ONT
200	0000	Non signalé		Non signalé	20060317011	PNR
3T	5711	Longeron traversant	18144L	Criqué	20060303002	ONT
99	3233	Pignon d'engrenage	1158100283	Brisé	20060124001	ATL
99	5520	Bielle de commande	115610010325	Criquée	20060126001	ATL
99	0000	Vérin train principal	99810057652	Défectueux	20060317001	PNR
99A	7120	Raccord	509800891	Détaché	20060227024	PNR
A100	2216	Vérin du compens.	11538011119	Usé	20060307003	PNR
A100	3233	Vérin	79990022A	Usé	20060217002	PNR
A100	5315	Poutrelle	504200337	Criquée	20060207002	ONT
A100	7170	Interrupt. débit	10038900161	Hors service	20060127004	PNR
A100	0000	Support intérieur	1156100153	Criqué	20060320003	PNR
B200	5210	Non signalé		Non signalé	20060130005	PNR
B200	5520	Bielle de commande	1016100197	Rivets desserrés	20060309005	PNR
B200	0000	Vérin	50820285	Grippé	20060317010	PAC
B200	0000	Train		Défectueux	20060329001	PNR
B200	0000	Carte convertisseur statique		Criquée	20060317005	PNR
B300	3230	Écrou d'ancrage	K10004	Petit frottement	20060301007	ONT
C90	5711	Couvercle charnière droite	00011001316	Criquée	20060216003	ONT
C90A	3310	Résistance	2K40D10	Surchauffée	20060110001	ONT
C90A	3310	Résistance	2K40D10	Surchauffée	20060110003	ONT
C90A	5610	Panneau int.		Fragmenté	20060130002	ONT
C90A	0000	Pompe carburant	3034794	Fuite	20060317008	ONT
C90A	0000	Génératrice démarreur	1013890071	Roulement rompu	20060317009	ONT
F90	3233	Moteur	M710501	Hors service	20060227023	PNR
F90	7333	Débit carburant	903800097	Inconnu	20060127003	PNR
F90	0000	Disjoncteur	16001260	Brisé	20060314004	PNR
BELL TEXTRON - CANADA						
206B	2140	Sortie d'air	ES721822	Fondue	20060213002	PNR
206B	2424	Régulateur de tension	15891F	Défectueux	20060306015	QUÉ
206B	2820	Tube	206061677001	Criqué	20060222001	ONT
206B	6240	Tach. rotor	D22A690	Défectueux	20060306016	ONT
206B	6720	Goupille extensible	206928110	Hors service	20060117006	QUÉ
206B	6730	Raccord en T	AN8345D	Criqué	20060131004	ONT
206B	0000	Collecteur hydraulique	7U7467	Non signalé	20060316007	PAC
206L	2424	Régulateur de tension	206075447007	Défectueux	20060303018	QUÉ
206L	5302	Revêtement arrière	206033004051	Criqué	20060213008	PNR
206L	5320	Raidisseur	206032319023	Criqué	20060227002	ONT
206L 1	6220	Bague intérieure	206011111003	Corrodée et criquée	20060120002	ONT
206L 1	6230	Mât	206040014105	Inconnu	20060105003	PAC
412EP	5302	Panneau sup. soute à bagages		Inconnu	20060116009	QUÉ
412EP	5302	Panneau poutre de queue inf.		Inconnu	20060116008	QUÉ
427	6400	Couvercle	427030240107	Inconnu	20060224002	QUÉ
BELL TEXTRON - USA						
205A 1	0000	Tube de patin	412320115	Criqué	20060331005	PNR
205A 1	0000	Manche	204072921009	Rogné	20060315007	PNR
206B 3	5320	Cornière	206031106079	Criquée	20060202006	PNR
212	7921	Arbre compresseur	2660163501	Usé	20060104009	PNR
212	0000	Non signalé		Non signalé	20060329005	PAC
212	0000	Tube de manche	212001181001	Brisé	20060313011	PAC
212	0000	Boîtier de potence	204040353023		20060329003	PAC
214B 1	5524	Guignol gouv. profondeur	214001920101	Criqué	2 RDS	PAC
BELLANCA						
8GCBC#	2720	Pédale frein arrière	315372(L)(R)	Criquée	20060124002	PNR
8GCBC#	3210	Jambe train d'atterrissage	71461	Criquée	20060127006	ONT
BOEING						
727 223	2432	Disjoncteur génératrice	50086003	Défectueux	20060316005	ONT
727 223	2822	Relais	91248075	Défectueux	20060316006	ONT
727 231	3230	Anneau extenseur	69141001	Figé	20060119004	ONT
727 231	3230	Vérin verr. train rentré	65C3575816	Fuite	20060119003	ONT
727 247	2700	Joint torique	NAS1611130	Bombé	20060208009	PNR
727 247	2751	Comme ci dessus	18157014	Inconnu	20060213003	PNR
727 247	2822	Pompe gavage	3823002	Inconnu	20060216006	PNR
727 247	5240	Porte baie hydraulique	6556235159	Séparée	20060321003	PNR
737 242C	5101	Revêtement fuselage	737200C	Inconnu	20060220002	ONT
737 275C	2740	Roulement	106054554	Usé	20060206012	RCN
737 2T2C	2432	Non signalé		Non signalé	20060314003	PNR
737 490	5300	Revêtement fuselage	65C32362	Usé par frottement	20060309004	PAC
737 522	2520	Support	69215313	Séparé en deux	20060111002	ATL
737 522	3230	Circ. hydr train d'atterr.	65C265101024	Usé par frottement	20060228008	ATL
737 522	3244	Roues avant	314381	Pneus dégonflés	20060214004	ATL
737 522	3246	Freins	214747	Non signalé	20060321002	ATL
737 7CT	2330	Écran vidéo	50401100003	Inconnu	4 RDS	PNR
737 824	3350	Bloc-batterie	D71701100	Non signalé	20060328007	PAC
737 8CT	2840	Câble	W1134360118	Non signalé	20060324002	PNR
737 8Q8	2140	Bloc - masse	RBGB161	Surchauffé	20060216004	ONT
737 8Q8	2900	Connecteur	69744131	Criqué	20060120003	RCN
757 236	2330	Moniteur	RDAV2133	Non signalé	20060315005	ONT
757 258	2730	Roulement	BACB10ET06	Grippé	20060214007	RCN
767 233	3210	PSEU	846802	Inconnu	20060228004	QUÉ
767 31K	2121	Ventilateur	732591E	Inconnu	20060302001	ONT
767 375	3460	Panneau	6224717004	N° de série 1029	20060307001	QUÉ
767 3Y0	3240	Support de frein n° 4	26124121A	Brûlé	20060301002	QUÉ
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	7200	Moteur		Inconnu	20060106001	QUÉ
BD 100 1A10	0000	Commande moteur	21195761011	S/O	20060320006	RCN
CL600 2B19 (R,100)	2210	Pouss débrayage pilote autom.		Défectueux	20060309001	ATL
CL600 2B19 (R,100)	2400	Contact bus utilitaire c.a. 1	1K4XD	Brûlé	20060103003	RCN
CL600 2B19 (R,100)	2540	Matelas isolant	601R40467239	Brûlé	20060112003	ATL
CL600 2B19 (R,100)	3234	Sélecteur	601R7520617	Non signalé	20060318002	RCN
CL600 2B19 (R,100)	5610	Non signalé		Non signalé	20060319001	RCN

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	Cond. de pièce	N° RDS	Rég.
CL600 2B19 (R.J100)	5610	Non signalé	NP1393225	Non signalé	20060320008	QUÉ
CL600 2B19 (R.J100)	5610	Non signalé	NP1393226	Criqué	20060211002	QUÉ
CL600 2B19 (R.J100)	5610	Pare-brise comm bord		Criqué	20060108002	QUÉ
CL600 2B19 (R.J100)	5610	Pare-brise gauche	NP1393219	Criqué	20060112013	RCN
CL600 2B19 (R.J100)	5610	Pare-brise droit		Inconnu	20060120001	RCN
CL600 2B19 (R.J100)	7240	Gaine 14e étage		Inconnue	20060117002	QUÉ
CL600 2B19 (R.J100)	7600	Câble pouss. manette gaz	1603730007	Brisé 20060208001	RCN	
CL600 2B19 (R.J440)	5610	Pare-brise	NP1393219	Criqué	20060103002	RCN
CL600 2C10 (R.J700)	2120	Valve masse	GG670980041	Inconnue	20060302014	RCN
CL600 2C10 (R.J700)	2730	Non signalé	6224404101	Pièce lubrifiée	20060208002	RCN
CL600 2C10 (R.J700)	3300	Projecteur varergent		Inconnu	20060122001	RCN
CL600 2C10 (R.J700)	4950	Non signalé		Non signalé	20060318001	RCN
CL600 2C10 (R.J700)	5500	Non signalé		Non signalé	20060131001	RCN
CL600 2C10 (R.J700)	5610	Hublot latéral copilote	NP1393226	Criqué	2 RDS	VAR
CL600 2C10 (R.J700)	5610	Pare-brise	NP13932111	Éclaté	20060112012	RCN
CL600 2D15	2910	Conduit hydraulique	MM67075294009	Criqué	20060213004	ATL
CL600 2D15	3244	Pneu	362K821	Séparé	20060110004	ATL
CL600 2D15	3455	Non signalé		Corrodé	20060303003	ATL
CL600 2D24	3300	Projecteur varergent	2LA00691307	Brûlé	20060104000	RCN
CANADAIR						
CL215 1A10	6114	Boulon de jambe de train	72429	Cisaillé	20060222002	PNR
CL215 1A10	0000	Faisceau	21557063	Coupé	20060329004	QUÉ
CL215 6B11(CL415)	2810	Réservoir souple carburant	CL21564001	Fuite	4 RDS	ONT
CL600 2B16(604)	5610	Non signalé	6003303025	Non signalé	20060228001	PAC
CASA						
C 212 CC40	2710	Câble comm. aileron droit	LN93614C46R210	Fils brisés	20060214003	ONT
CESSNA						
150	5340	Cloison	0411951	Criqués	20060209006	PNR
150F	2720	Butoir de gouvernail	UNKNOWN	Défectueux	20060303014	ONT
150F	5544	Butoirs de gouvernail	AD200020	Défectueux	20060203005	ONT
172M	2752	Galet	0523921	Manquant	20060303013	PNR
172M	7120	Support moteur	05510171	Criqué	20060104001	PNR
172N	2510	Panneau inférieur siège	051402133	Criqué	20060224009	PNR
172N	2701	Support & collier verrouillage	07601316	Criqués	20060125002	ONT
172N	0000	Câble comm chauff. carb	S123017	Usé	20060321010	PAC
172P	3340	Interrupteur	TTGCTA201TWB	Brûlé/grippé	20060228013	PAC
172R	2510	Dossier pilote	051421518	Usé	20060223001	PNR
172RG	0000	Goupille vérin	12802091	Criquée	20060330001	ONT
182G	0000	Compas sup. train avant	07436051	Criqué	20060327004	QUÉ
206H	3246	Câble gouvernail marin	NIL	Effiloché	20060105004	ONT
208B	2710	Câble	2660001114	Endommagé	20060125003	ONT
208B	2730	Vérin compens. de prof.	26612159	Neuf	20060223003	PNR
208B	2730	Vérin à vis compens. prof.	26612159	Neuf	3 RDS	PNR
208B	5230	Dispositif verrou.	26012031	Inconnu	20060223005	PNR
208B	0000	Non signalé		Non signalé	20060228014	ONT
208B	0000	Transducteur débit carb	99103386	Fluct. de l'indication	20060309007	PNR
210	0000	Non signalé		Non signalé	20060307005	PNR
210R	0000	Conjoncteur démarr.	S24431	Amorçage d'arcs contacts	20060301001	ONT
305A	3222	Essieu train principal	0641124	Criqué	20060207005	QUÉ
337C	2823	Câble	S160315865	Déformé	20060131003	PNR
401A	2720	Support pédale palonnier		Inconnu	20060112008	PNR
402C	2720	Support pédale palonnier		Inconnu	20060112007	PNR
425	0000	Pneu	650C063	Coupé	20060327005	PAC
441	3222	Essieu	57411501	Rogné	20060207001	QUÉ
441	0000	Balai	M230881320	Brisé	20060313010	PNR
525	0000	Électrovanne de charg.	991242322	Coincée en pos. ouverte	20060322006	QUÉ
550	2133	Conduit multidébit	NN5040	Fondu	20060214001	ONT
550	2910	Conduit	CM3574D460B0	Éclaté	20060209001	ONT
550	3350	Bloc-batterie de secours	65181097	Corrodé/surchauffé	20060224011	PAC
560	2160	Soupape de dérivation	7547512	Défectueuse	20060303011	PAC
560	2710	Câble d'aileron	556556038CR	Brisé	20060303006	PAC
560	2710	Câble	656512037CR	Brisé	20060303007	PAC
560	3240	Voyant	S53FC	Défectueux	20060303012	PAC
560	3243	Clapet navette	211111	Fuite	20060303004	PAC
560	3244	Pneu	0316138	Déchapage	20060303009	PAC
560	5220	Joint	651126619	Défectueux	20060303008	PAC
650	2710	Tendeur	MS21251B5S	Usé par frottement	20060224008	QUÉ
A185F	2750	Support poulie volets	0512128	Brisé/déchiré	20060116007	PNR
R172K	6122	Régulateur d'hélice		Semble normal	20060209003	PNR
R182	0000	Câble		Brisé	20060316002	PNR
T206H	2710	Protect. câble d'aileron	12601113,1	Desserré	20060203007	PNR
T207A	0000	Raccord	12212055	Écorché	20060316004	RCN
T210N	5711	Longeron droit	12212352	Usé	20060201001	PNR
U206G	0000	Pompe à air	AA216CWOHE	Défectueuse	2 RDS	VAR

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	Cond. de pièce	N° RDS	Rég.
CONVAIR - CANADA						
440	6100	Faisceau de câbles		Inconnu	20060302012	PAC
DASSAULT						
FALCON 10	3010	Flexible bec dégivrage	FAL1007	Affaissé	20060210003	ONT
FALCON 900B	2121	Vent. refroidiss. turboréacteur	TVT10728H3	Grippé	20060116005	ONT
DEHAVILLAND - CANADA						
DHC 2 MKI	2720	Support ext.	C2CF177A	Criqué	20060307006	PAC
DHC 2 MKI	2730	Goupille de charnière	C2TP199	Non conforme	20060220004	ONT
DHC 2 MKI	2730	Tringlerie	C2CF619A	Rouillée	20060221004	ONT
DHC 2 MKI	3246	Bielle de commande	C2UT473	Défectueuse	20060317004	PAC
DHC 2 MKI	5300	« Cage d'oiseau »	C2FS3203A	En deça des limites	20060321012	PAC
DHC 2 MKI	5300	Vérin montant de porte	C2FS3282A	Corrodé	20060321011	PAC
DHC 2 MKI	5711	Longeron d'aile	C2W927A	Criqué	20060221001	ONT
DHC 2 MKI	5720	Profilé en U	C2FS537A	Non conforme	20060221002	ONT
DHC 2 MKI	0000	Biellette	C2F1198	Corrodée	20060221005	ONT
DHC 2 MKIII	7110	Verrou capot moteur	60L12AA	Neuf	20060301005	PAC
DHC 3	2700	Oeillet d'assemblage final	C3CF1073	Usé	20060322002	PAC
DHC 3	2720	Secteur palonnier	C3CF1277	Boîtier usé	20060322001	PAC
DHC 3	2730	Guignol gouv. profondeur	C3CF1267	Usé	20060321017	PAC
DHC 3	2800	Réservoir souple carb	C3PT315	Péri	20060321015	PAC
DHC 3	5321	Cloison	C3FS3413	Criquée	20060321016	PAC
DHC 3	5700	Barre de liaison	C3FS145	Corrodée	20060321014	PAC
DHC 6	3251	Collier, direction	7117717	Mal assemblé	20060109003	PAC
DHC 6	5514	Adaptateur	C6FSM182031	Neuf	20060313002	RCN
DHC 6	7110	Verrou capot moteur	60L12AA	Neuf	20060301006	PAC
DHC 6 300	5101	Adaptateur	C6FSM181229	Neuf	20060320007	PNR
DHC 6 300	5630	Carreau de fenêtre	C3FS5152	C3FS515-2	20060123004	ONT
DHC 6 300	5740	Raccord adapt. longeron	C6WM102727	Criqué	20060210001	QUÉ
DHC 6 300	7120	Support moteur	73512562	Brisé	4 RDS	PAC
DHC 6 300	7120	Longeron support moteur	PK73507217	Brisé	2 RDS	VAR
DHC 6 300	7120	Support plaque	C6WM151928	Neuf	20060330005	PNR
DHC 6 300	7120	Dispositif antivibratoire	73512562	Signe de criquage	2 RDS	PAC
DHC 8 100	5730	Bord d'attaque	85720062010	Inconnu	20060224001	RCN
DHC 8 102	2780	Axe - flexible	745583	Grippé	20060327002	QUÉ
DHC 8 102	2997	Contact disjoncteur	SM601BA20A1	Non signalé	20060330007	ONT
DHC 8 102	3010	Non signalé	38962E	Non signalé	20060219002	PAC
DHC 8 102	3231	Douille relais	CL12068161	Brisé/décollé	20060320005	QUÉ
DHC 8 102	5312	Cornière semelle av et arr	85310109	Corrodée	20060210009	QUÉ
DHC 8 102	7310	Conduite carburant	8280127119	Défectueuse	20060203001	ATL
DHC 8 200	3244	Frein train principal	21599	Inconnu	20060227001	RCN
DHC 8 200	7700	Sonde température huile	MS280344	Inconnu	20060110002	RCN
DHC 8 300	3040	Relais	KCD4N	Brûlé	20060118001	RCN
DHC 8 300	5240	Porte, panneau ravitail. en cab	85410617005	Inconnu	20060127001	RCN
DHC 8 301	2611	Détect. incendie soute	473054	Inconnu	20060127009	ATL
DHC 8 301	2710	Support	85711570102	Criqué	20060221011	PAC
DHC 8 301	7321	Régulateur principal carb	324485318	Desserré	20060322010	PAC
DHC 8 311	1420	Fiche Cannon	MS3476L2241S	Brûlée	20060322007	PAC
DHC 8 311	2435	Roulement	03600923	Défectueux	20060216001	ATL
DHC 8 400	2700	Mécan. embray. déporteur droite		Inconnu	20060203006	RCN
DHC 8 400	3230	Vanne séq. électrom. porte tr. av.		Inconnu	20060206009	RCN
DHC 8 400	3230	Partie supér poste pilotage dr.	83910506419	Inconnu	20060210002	RCN
DHC 8 400	3231	Cible	46503105	Manquante	20060207003	RCN
DHC 8 400	3233	Tuyau flexible hydr. tr. av.	AE7128852	Rompu	20060123001	RCN
DHC 8 400	3260	Faisc cap microcont. 1 tr. av.	471509	Inconnu	20060206001	RCN
DHC 8 400	3260	Faisc cap microcont. 1 tr. av.	471515	Inconnu	7 RDS	RCN
DHC 8 400	7921	Vérin trappe refroid. d'huile	800600M03005	Inconnu	20060213001	RCN
DIAMOND - CANADA						
DA 20 C1	2510	Baudrier	5048564032251	Brisé	20060123005	ATL
DORNIER						
228 202	2750	Non signalé	MS24178D1	Non signalé	20060306020	PNR
DOUGLAS						
DC8A	3211	Racc fixation tr principal	5484911503	Criqué	20060126006	PAC
EMBRAER						
EMB 110P1	2572	Non signalé	C180559A1	Non signalé	20060214005	ONT
EMB 110P1	0000	Profilé en U usiné	1101411073004	Criqué	20060328002	ONT
ERJ 170 200LR	2560	Toboggan d'évac d'urgence	4A40302	Lance défectueuse	20060306017	QUÉ
ERJ 170 200LR	3240	Vérin dégag. verrou. tr. princ. sorti		Inconnu	20060227011	QUÉ
ERJ 190 100IGW	2700	Module de comm de vol	70282721801	Inconnu	20060208004	QUÉ
ERJ 190 100IGW	3418	Non signalé		Non signalé	20060125007	QUÉ
EUROCOPTER DEUTCHLAND						
BO105SCDNBS4	6321	Étrier frein rotor	AHA1121	Grippage	20060216002	ONT
BO105SCDNBS4	6420	Pales rotor de queue	10531980	Non signalé	20060313003	ONT
EUROCOPTER FRANCE						
EC 120 B	6710	Racc d'extrémité sphér	ASNA00190961	Corrodé	20060124003	RCN
EC 130 B4	0000	Pare-brise central	350A25902500	Criqué	20060315003	ONT

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
FAIRCHILD						
SA227AC	0000	Conduit hydr - rigide	2781032776	Usé par frottement	20060313004	ONT
SA227CC	7712	Indicateur de couple	2719158007	Non fonctionnement	20060112009	ONT
SA227DC	5610	Pare-brise	27194423REV3	Criqué	20060104011	PAC
GULFSTREAM - USA						
690D	5511	Longeron	4300143	Criqué	20060117004	ATL
HAWKER SIDDELEY-UK						
HS 748 2A	2821	Non signalé		Non signalé	20060321001	ONT
HELIO						
H250	0000	5 dispositifs de fixation		Criqués	20060323004	PAC
HUGHES						
269C	2842	Transmetteur niveau carb	774000190	Valve incorrecte	20060303016	QUÉ
269C	7931	Groupe d'instruments	269A4107	Défectueux	20060303015	QUÉ
369D	6220	Biellette anticipation retard	369H120351G	Criquée	20060220005	PNR
369D	0000	Courroie compresseur	369D25623	Défectueuse	20060322009	PAC
369D	0000	Pompe démarrage	369A81433	Non signalé	20060320004	PAC
LEARJET						
35	3411	Conduit	AEROQUIP206	Criqué	20060215001	QUÉ
35	0000	Capuchon carburant	4572	Desserré	20060310001	QUÉ
36A	0000	Connecteur	2B1PECCC532000	Court-circuité	20060317002	RCN
45	2897	Broche de connecteur	D3899926FJ4	Brûlée	20060123006	PAC
45	3000	Diode	5918411	Inconnu	20060228002	PAC
45	7540	Joint tourillon	42302200	Fuite	20060224010	PAC
45	0000	Entretoise cond. entrée d'air refroid.		Prod. d'étanch. manquant	20060313001	QUÉ
45	0000	Vanne d'isolement	LJ78352005	Interrupteur défectueux	20060310007	PAC
NORTH AMERICAN						
B25J	3222	Robinet air haute pression	MS288891	Inconnu	20060209002	ONT
PILATUS - SW						
PC 12 45	2160	Non signalé		Non signalé	20060131002	ONT
PC 12 45	3418	Aube transmetteur	9754421421	Non signalé	20060228006	ONT
PC 12 45	0000	Non signalé		Non signalé	20060317012	PNR
PC 12 45	0000	Rebord dégivrage	5302412140	Non signalé	20060322004	ONT
PC 12 45	0000	Commut. proximité	9733033111	Non signalé	20060307002	ONT
PC 12 45	0000	Vanne rég. temp.	9599020135	Non signalé	20060228007	ONT
PIPER						
PA12	2750	Support arrière poulie volets		Inconnu	20060227015	PAC
PA28 140	2720	Ensemble pédale et levier	6342008	Criqué	2 RDS	PNR
PA31	0000	Revêtement	40659002	Corrodé	20060328003	RCN
PA31 350	3297	Interrupteur	487862	Câble brisé	20060203003	PNR
PA44 180	3221	Tourillon train avant	67054003	Criqué	20060208003	ATL
ROBINSON						
R22 BETA	2300	Interrupteur interphone	B2272	Défectueux	20060306014	QUÉ
R22 BETA	2510	Interrupteur à distance sur ELT		Défectueux	20060224007	QUÉ
R44	2740	Compens. latéral	C0559	Défectueux	20060306001	QUÉ
R44	2740	Boîtier de compensation	D1402	Défectueux	20060306002	QUÉ
R44	2740	Interr. de compensation	T40032	Défectueux	20060306004	QUÉ
R44	2913	Pompe hydraulique	D5001	Contamination	20060112011	PNR
R44	6240	Guignol	B3201	Défectueux	20060306009	QUÉ
R44	6730	Servocommande hydr	D2121	Fuite	20060208007	PNR
R44 II	2510	Non signalé		Non signalé	20060217003	PNR
R44 II	2822	Pompe carburant	B8187B	Bruyante	2 RDS	PNR
R44 II	2910	Joint		Fuite	20060302009	PNR
R44 II	6321	Ressort	E02400373500S	Brisé	20060130001	ONT
R44 II	6700	Tube de va-et-vient	C12131	Usé	20060112004	PNR
R44 II	6730	Joint		Fuite	2 RDS	PNR
R44 II	6730	Servocommande	D2121	Fuite	3 RDS	PNR
R44 II	7314	Pompe carburant	B8187B	Inconnu	20060228022	PNR
R44 II	7600	Commande régulateur	D2782	Défectueuse	20060104003	ONT
R44 II	0000	Non signalé		Non signalé	20060328008	PNR
R44 II	0000	Servocommande	D2121	Fuite	2 RDS	PNR
SAAB						
340B	5347	Rail siège	B530042	Corrodé	20060116004	QUÉ
SCHWEIZER						
269C 1	5320	Support	269A8598	Criqué	20060306012	QUÉ
SIKORSKY						
S61L	0000	Chambre de combustion	6003T07G01	Criquée	20060322003	PAC
S76A	0000	Pompe hydraulique	7665009808102	Défectueuse	20060313008	PAC
S92A	5610	Pare-brise gauche	9220601801107	Séparation	20060126004	ATL
SOCATA						
TBM 700	0000	Non signalé		Non signalé	20060327003	PNR
SWEARINGEN						
SA226TC	5280	Trappe train d'atterrissage	2755001177	Bloquée	20060112005	PNR
SA226TC	7110	Panneau	2762019111	Criqué	20060221006	PAC
SA226TC	7322	Non signalé	C8102419	Non signalé	20060221009	PAC
SA226TC	0000	Câble TELEFLEX	C8102414	Brisé	20060321004	PAC

moteurs

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
ALLISON						
250-C20	7250	Roue de turbine n° 1	6886407	Brisée	20060112006	QUÉ
250-C20	7920	Non signalé		Non signalé	20060215002	PNR
250-C20B	7230	Accouplement adaptateur	230765593	Non conformité	20060208005	PAC
250-C20B	7230	Volute	23059598	Criquée	20060208006	PNR
250-C20B	7240	Chambre combustion ext.	6870992	Criquée	20060112001	ONT
250-C20R	7250	Roue de turbine n° 3	23001967	Rognée	20060131005	QUÉ
250-C20R/1	7260	Rondelle retenue roulement	6820588	Manquante	20060214006	PNR
250-C20R/4	7421	Allumeur	CH34168	Défectueux	20060303017	QUÉ
250-C28B	7120	Support	6898806	Criqué	20060227005	ONT
250-C30	7310	Régulateur carburant	84250077	Non signalé	20060224003	PNR
250-C30P	7314	Pompe carburant	6896822	Fuite	20060316003	ONT
250-C30P	7314	Arbre d'entraînement princ	1132431	Défectueux	20060322005	QUÉ
250-C47B	7250	Roue 3e étage	6898663	Endommagée	20060123003	PAC
AE-3007A1/3	7260	Roulement milieu	23069576	Défectueux	20060116002	QUÉ
AVCO LYCOMING						
HIO-360-D1A	7310	Régulateur carburant	252434710	Défectueux	20060306008	QUÉ
HO-360-C1A	7414	Adaptateur	LW15416	Cage de roulement brisée	20060224006	QUÉ
HO-360-C1A	7414	Roulements adaptateur	LW14227	Brisé	20060213005	PNR
HO-360-C1A	7414	Magnéto gauche	4347	Défectueuse	20060306007	QUÉ
HO-360-C1A	8011	Démarreur	31B21064	Défectueux	20060306013	QUÉ
IO-320-B1A	8530	Cylindre	AEL65102	Criqué	20060116003	PAC
IO-540-AE1A5	7314	Pompe carburant	B8187B	Pompe grippée	3 RDS	PNR
IO-540-AE1A5	7414	Pince bobine	1050765	Ne maintient pas la bobine	20060118003	PNR
IO-540-AE1A5	7414	Engren. distrib.	10357586	Dents foirées	20060307011	PNR
IO-540-AE1A5	8011	Couronne	72566	Dents manquantes	20060316011	PNR
IO-540-AE1A5	8011	Couronne démarreur	72566	Dents manquantes	20060112010	PNR
IO-540-C4B5	8530	Segments		Grippés	20060206011	PNR
LO-360-E1A6D	7120	Support moteur	8621202	Criqué	20060202004	ONT
LTIO-540-J2BD	8530	Tube tige poussoir	72257	Usée par frottement	20060118004	PAC
O-320-E2D	3700	Train	7297088	Trains cisaillés	20060117003	PNR
O-320-E2D	7322	Moteur AVCO LYCOMING	0320E2D	Hors service	20060309002	PAC
O-320-E2D	7322	Carburateur	105217	Défectueux	20060104002	PNR
O-320-E3D	8520	Carter	LW18379	Criqué	20060316010	PNR
O-320-E3D	8530	Arbre à cames	18810	Écaillures	20060221012	PNR
O-360-C2E	8520	Vilebrequin	74968	Corrodé	20060116006	PNR
O-360-E1A6D	7414	Contacts disjoncteur	10382585	Usés	20060125005	ONT
O-540-F1B5	7414	Bloc distributeur	10357426	Usé	20060307010	PNR
O-540-F1B5	7414	Axe	10357479	Usé	20060307009	PNR
O-540-F1B5	7810	Carénage chauffage	C1692	Usé	20060306003	QUÉ
O-540-F1B5	8011	Non signalé		Non signalé	20060322008	PNR
TIGO-541-E1A	6100	Moteur	75562	Dents foirées	20060119001	PNR
TIO-540-A2C	8520	Carter moteur		Criqué	20060119002	PNR
TIO-540-J2BD	8500	Moteur		Défectueux	20060203004	RCN
TIO-540-R2AD	7414	Boîtier magnéto	1068291013	Criqué	20060323001	ONT
BOMBARDIER ROTAX						
912 F3	7322	Bras de support plateau d'égouttement		Criqué	20060124005	PAC
CFM INTERNATIONAL						
CFM56-3C1	7830	Conduit hydraulique		Usé	20060202003	ATL
CFM56-3C1	0000	APU modèle S200	170101106A	Non signalé	20060313009	ATL
CFM56-5A1	7230	Aubes de stator à cal. var. du 3e étage		Frottement	20060307008	QUÉ
CFM56-5A5	7530	Réducteur conduit PS3	0CFM565A5	Cisaillé	20060104008	QUÉ
CFM56-5A5	7931	Moteur n° 1		Inconnu	20060117001	QUÉ
CFM56-5B3/P	7310	HMU	8061532	Inconnu	20060221003	QUÉ
GENERAL ELECTRIC						
CF34-3A1	7322	Régulateur carburant	8063489	Hors service	20060124006	ATL
CF34-3B1	7230	Non signalé		Non signalé	20060211003	QUÉ
CF34-3B1	7230	Non signalé		Non signalé	20060211004	QUÉ
CF6-50E2	7920	Rampe distrib. puisard A	9196M44G01	Défectueuse	20060104006	PAC
CT7-8	7230	Moteur	CT78A	Contam. métal	20060126002	ATL
CT7-8	7930	Moteur	CT78A	Contam. métal	20060210007	ATL
PRATT & WHITNEY-CANADA						
JT15D-4	7200	Non signalé		Non signalé	20060227014	QUÉ
JT15D-4	7200	Non signalé		Non signalé	20060227022	QUÉ
JT15D-4B	7200	Non signalé		Non signalé	20060227020	QUÉ
PT6A-114	7230	Non signalé		Non signalé	20060227010	QUÉ
PT6A-114A	7200	Non signalé		Non signalé	20060227004	QUÉ
PT6A-114A	7230	Bague segment carén. turb. compr.		Déformée	20060110005	PNR
PT6A-114A	7920	Coude transfert press. huile		Fracturé	20060227021	QUÉ
PT6A-135	7250	Segments turb. compr.	3053094CL14	Frottement important	20060130004	PNR
PT6A-135	7250	Segments turb. compr.	3053094CL14	Frottement important	20060130003	PNR

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
PT6A-20	7321	Régulateur carburant	25244392	Hors service	20060208011	PNR
PT6A-21	7322	Pompe carburant	02532310103	Fuite interne	20060125006	ONT
PT6A-21	7712	Moteur		Défectueux	20060106002	ATL
PT6A-27	7120	Boulons montage moteur	CSP28229	Neufs	20060127008	PNR
PT6A-27	7120	Pièce moulée ball moteur dr.	99980000604,63	Rivet cisaillé	20060228015	PNR
PT6A-27	7200	Non signalé		Non signalé	20060227016	QUE
PT6A-28	7920	Non signalé		Non signalé	20060227018	QUE
PT6A-34	7250	Pales turb. compr.		Fracturées	20060129018	QUE
PT6A-41	7110	Dispos. verrou. capot		Desserré	20060210008	ONT
PT6A-41	7200	Moteur (turbine/turboprop.)		Inconnu	20060129005	QUE
PT6A-41	7230	Moteur		Inconnu	2 RDS	VAR
PT6A-42A	7322	Non signalé		Non signalé	20060227006	QUE
PT6A-62	7260	2nd Stage R/G carrier	3027977	Manchon déplacé	20060215003	PNR
PT6A-65AR	7210	1st carrier machine hex B	MS949034	Tête boulon défectueuse	20060307004	PNR
PT6A-67B	6122	Régulateur survitesse		Défectueux	20060129007	QUE
PT6A-67B	7200	Moteur		Inconnu	20060129010	QUE
PT6A-67B	7310	Non signalé		Non signalé	20060227007	QUE
PT6A-67B	7322	Non signalé		Non signalé	20060129020	QUE
PT6A-67B	7322	Non signalé		Non signalé	20060227019	QUE
PT6A-67D	7931	Moteur		Inconnu	20060129012	QUE
PT6A-67R	7260	Roulement central	31123681	Écaillé	20060206003	ATL
PT6T-3	7250	Disque turb. compr.	311532101	Hors service	20060306006	PAC
PT6T-3B	7220	Carter d'entrée		Fracturé	20060129016	QUE
PT6T-3B	7321	Groupe moteur n° 1		Inconnu	20060118002	PAC
PT6T-3B	7322	Rég carb automatique		Défectueux	20060129008	QUE
PW120	7931	Non signalé		Non signalé	20060202002	ONT
PW120A	7931	Joint au carbone	3037223	Endommagé	20060315002	RCN
PW121	6120	Moteur	PW121	Inconnu	20060227003	RCN
PW121	6120	Garniture		Coupée	20060227012	QUE
PW123	7322	Orifice Py de régul. carb		Inconnu	20060129003	QUE
PW127	7200	Non signalé		Non signalé	20060228016	QUE
PW127	7322	Pompe carburant	50099820	Inconnu	20060129002	QUE
PW127F	7200	Non signalé		Non signalé	20060129021	QUE
PW127F	7310	Non signalé		Non signalé	20060227008	QUE
PW127F	7930	Non signalé		Non signalé	20060227009	QUE
PW206B	7810	Non signalé		Non signalé	20060227013	QUE
PW305A	2820	Tube éject. carburant		Fracturé	20060129017	QUE
PW305A	7200	Non signalé		Non signalé	20060129019	QUE
PW305B	7532	Tube	31B576201	Fracturé	20060129015	QUE
PW306A	7532	Moteur		Inconnu	20060129011	QUE
PW306C	7931	Non signalé		Non signalé	20060228017	QUE
PW308C	7900	Non signalé		Non signalé	20060129014	QUE
PW530A	7310	Non signalé		Non signalé	20060227017	QUE
PW530A	7322	Régulateur carburant		Défectueux	20060129009	QUE
PW535A	0000	Filtre carburant	305262401	Contaminé	20060303005	PAC
PW535A	7200	Moteur		Inconnu	20060129006	QUE
PW535A	7931	Moteur		Inconnu	20060129001	QUE
PW545A	7200	Moteur		Inconnu	20060129004	QUE
PRATT & WHITNEY-USA						
JT8D-17	7200	Non signalé		Non signalé	20060309003	PAC
JT8D-9A	7510	Rampe distrib.	577957	Criquée	20060213006	PAC
R-1830-92	8530	Cylindre	1830	Criqué	20060323002	PNR
R-985-AN-14B	8500	Non signalé		Non signalé	20060327006	PAC
R-985-AN-14B	0000	Cylindre n° 7		Criqué en deux	20060329002	PAC
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-240-B	8500	Support alternateur	2224121400	Criqué	20060221010	ATL
IO-470-S	7414	Magnéto	BL3493108	Défectueuse	20060228010	PNR
IO-470-S	7414	Magnéto	BL3493108	Défectueuse	20060228011	PNR
IO-470-S	7921	Refroid. d'huile	654593	Criqué	20060228012	PNR
IO-520-L	8530	Piston	SA648044	En service	20060309006	PAC
O-200-A	8530	Soupape d'échapp.		Collé	20060316009	PAC
TURBOMECA						
ARRIEL 1B	7200	Moteur		Défectueux	20060224005	QUE
ARRIEL 1B	7250	Module	70BM041020	Défectueux	20060210005	QUE
ARRIEL 1B	7421	Allumeur	9550175400	Brisé	20060216005	PNR
ARRIEL 1B	7931	Transm. press huile moteur	704A37642043	Défectueux	20060306010	QUE
ARRIEL 1D1	0000	Injecteur carburant	0301007720	Criqué	20060331002	QUE
ARRIUS 2F	7322	Régulateur carburant	0319878030	Fuite	20060328001	ONT
WILLIAMS						
FJ44-1A	7230	Moteur droit		Défectueux	20060324001	PNR

hélices

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
HARTZELL						
HC-83V20-2	6110			Corrosion	2 RDS	PNR
HC-B3R30-4B	6113	Casserole hélice/plaque arr	83632SPR	Rivets cisaillés	20060211001	PAC
HC-B3TN-3AF	6112	Gaine dégivrage	4E256010	Manquante	20060207004	PNR
HC-B3TN-5G	6111	Pale d'hélice	T10282N	Dommages apparents	20060126007	PAC
SENSENICH						
W69EK	6111	Hélice	W69EK763	Criquée	20060221008	ONT
W69EK-7-63	6111	Hélice	W69EK763	Criquée	20060316008	ONT

équipement

Marque/modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
ACK TECHNOLOGIES						
E01	0000	Batterie	MN1300	Corrodée	20060310005	PNR
AMP INC						
2052091	0000	Non signalé		Non signalé	20060221013	PAC
B&C SPECIALTY PRODUCT						
BC3151002	0000	Démarreur	BC3151002	Faible	20060310002	PNR
BEECH AIRCRAFT CORP						
1019200821	0000	Réservoir vidange carb	1019200821	Criqué	20060317006	PNR
BOMBARDIER						
2TC25	2400			Trou brûlé	20060111001	ATL
82700561003	2730	Câble		Inconnu	20060110006	ATL
MDL15R2001	7160	Filtre entrée compress	MDL15R2001	Neuf	20060220003	QUE
CHAMPION SPARK PLUG						
CH481101	0000	Filtre à huile	CH481101	Filets endommagés	20060331004	PNR
PH481101	0000	Filtre à huile	PH481101	Joint affaissé	20060328005	PNR
EUROCOPTER FRANCE						
332L1	0000	Support dégivrage	332A67145620	Criqué	20060315001	ATL
GARMIN INTERNATIONAL						
GMA340	0000	Carte audio microphone		Brûlée	20060314002	ATL
GENERAL CONTROL CO						
AVZ4B11198	0000	Robinet carburant	AVZ4B11198	En service	20060330002	ONT
HARTMAN ELECTRIC MFG						
A700AP	0000	Relais à retour courant	A700AP	Défectueux	20060315004	PAC
MESSIER DOWTY						
101351	0000	Douille de pointe	CRS8517319	Criquée	20060317003	ATL
C245890002	0000	Interrupteur		Non signalé	20060328004	ONT
NARCO AVIONICS VAR N						
ELT10	2560	Non signalé		Non signalé	20060127002	PNR
POINTER INDUSTRIES D						
PS400010	2300	Non signalé		Non signalé	20060228021	PNR
PS400010	2300	Non signalé		Non signalé	20060301003	PNR
PS400010	2300	Non signalé		Non signalé	20060301004	PNR
PS400010	0000	Non signalé		Non signalé	20060331003	PNR
ROBINSON HELICOPTER						
D2242	0000	Roulement	C0411	Roulement scindé	20060331001	PNR

LÉGENDE

JASC Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

N° RDS N° de contrôle RDS de TC. - À mentionner lors de correspondance ou de requête.

Rég. Région TC d'où provient le RDS :

PAC = Pacifique
PNR = Prairies et Nord,
ONT = Ontario,
QUE = Québec,
ATL = Atlantique,
NCR = Ottawa (AC),
VAR = Plus d'une région